



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

XDO. PRIMEIRA INSTANCIA N. 5 A CORUÑA

SENTENCIA: 00015/2020

RÚA MONFORTE S/N, 2º PLANTA C.I.F. S-1513005-G
Teléfono: 981 185 195/7, Fax: 981 185 196
Equipo/usuario: MF [REDACTED]
Modelo: N04390

N.I.G.: 15030 42 1 2019 0007550
JVB JUICIO VERBAL 0000505 /2019MT

Procedimiento origen: /

Sobre VERBAL TRAFICO

DEMANDANTE D/ña.

Procurador/a Sr/a. CARMEN BELO GONZALEZ

Abogado/a Sr/a. CRISTINA ESTEVEZ PAZOS

DEMANDADO , DEMANDADO D/ña. EURO INSURANCES LIMITED,

Procurador/a Sr/a. MARIA DE LOS ANGELES GONZALEZ GONZALEZ,

Abogado/a Sr/a. ,

SENTENCIA

JUEZ QUE LA DICTA: MAGISTRADO-JUEZ HERRERO LIAÑO.

Lugar: A CORUÑA.

Fecha: veinte de enero de dos mil veinte.

Demandante:

Abogado/a: CRISTINA ESTEVEZ PAZOS.

Procurador/a: CARMEN BELO GONZALEZ.

Demandado: EURO INSURANCES LIMITED,

Abogado/a: ,

Procurador/a: MARIA DE LOS ANGELES GONZALEZ GONZALEZ,

Procedimiento: JUICIO VERBAL 0000505 /2019.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Con fecha 9/05/19 a través de la procuradora CARMEN BELO GONZÁLEZ interpuso demanda de Juicio Verbal, contra y EURO INSURANCES LIMITED, solicitando que se condenara a los demandados solidariamente al pago de la cantidad de 3.598,53€, como principal por los daños expuestos más los intereses

legales de dicha suma desde la fecha de reclamación extrajudicial, hecha mediante la presentación de la comunicación del siniestro en fecha 8/01/19, hasta la fecha de la sentencia, y respecto de la aseguradora los intereses penitenciales desde la fecha del siniestro, todo ello con expresa imposición de costas a los demandados.

SEGUNDO.- En fecha 24/09/19 de 2016 se personó la entidad EURO INSURANCES LIMITED a través de la procuradora ÁNGELES GONZÁLEZ y en fecha 11/11/19 lo hizo la misma procuradora en nombre y representación de [REDACTED] oponiéndose en ambos casos a la demanda y habiendo interesando las partes la celebración de vista, ésta fue celebrada del día 16/01/20, quedando posteriormente los autos para dictar sentencia.

TERCERO.- En la tramitación de este procedimiento se han observado todas las prescripciones legales, incluido el plazo para dictar sentencia.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- Por medio de escrito con entrada el día 10 de mayo de 2019 por D. [REDACTED] se interpuso demanda de juicio verbal frente a Dña. [REDACTED] y la entidad aseguradora Euroinsurances Limited, interesando el dictado de sentencia por la que se condene a los demandados solidariamente a abonar a la parte actora la cantidad de 3.598,53 euros más los intereses legales desde la reclamación extrajudicial hecha mediante la presentación de la comunicación del siniestro en fecha de 8 de enero de 2019 hasta la fecha de la sentencia y respecto de la aseguradora a los intereses penitenciales desde la fecha del siniestro, todo ello con expresa imposición de las costas a los demandados.

Dicha demanda fue turnada a este Juzgado.

SEGUNDO.- Por decreto del Letrado de la Administración de Justicia fue admitida a trámite la demanda, emplazando a las partes demandadas para la contestación de la demanda.

Por medio de escritos presentados el 24 de septiembre y 11 de noviembre de 2019 se formuló contestación a la demanda interesando la desestimación de la misma e imposición de costas a la contraparte.

TERCERO.- El día 16 de enero de 2020 fue celebrado el acto de juicio, con asistencia de las partes comparecidas en autos, y



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

práctica de la prueba admitida, documental y testifical. Tras la formulación de conclusiones, en los términos que constan en el correspondiente soporte de grabación unido a los autos, quedó el litigio visto para sentencia.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Objeto del proceso.

El objeto del presente proceso viene constituido por la pretensión indemnizatoria ejercitada por la parte actora en relación a los daños materiales y personales padecidos por una accidente de tráfico acaecido el día 11 de junio de 2018.

La demanda expone que el siniestro tuvo lugar el día referido, consistiendo en una colisión en cadena en la que el actor circulaba en el segundo vehículo implicado. La demanda se interpone frente a la conductora del vehículo que impacta con el del actor por la parte posterior a la que se atribuye no haber respetado la distancia de seguridad, y su respectiva compañía aseguradora de responsabilidad civil.

La indemnización que se interesa articula en función de lesiones temporales (58 días de perjuicio particular moderado), así como 518 euros de facturas de renting de un vehículo sustitutivo de del actor por ser necesario para el desempeño de la actividad laboral como autónomo del actor, y 8,85 euros de factura de taxi por el desplazamiento desde el centro hospitalario en que fue atendido.

En la fundamentación jurídica se invoca la aplicación del art. 1 RDL 8/2004 del TR LRCSCVM, 1902 CC, 73 y 76 LCS, así como 9 del TR y 20 LCS en cuanto a intereses.

El litigio se delimita mediante la contestación formulada por los codemandados. La aseguradora niega la procedencia de la indemnización interesada considerando que la imposibilidad de uso del vehículo no procede del impacto recibido en la parte posterior, sino del previo con el vehículo precedente, que no procede tampoco el abono de la factura de taxi por no justificar el gasto y su relación con el siniestro, y que las lesiones, que habrían de finalizar con el tratamiento de rehabilitación el día 6 de agosto, no dieron lugar a un perjuicio moderado. Se aduce además que ya se han abonado con posterioridad a la demanda 990 euros por el 50% de los daños reclamados por entender el otro 50% imputable a la primera colisión. La codemandada se adhiere a la argumentación de la aseguradora.

SEGUNDO.- Marco normativo y doctrinal básico.

El punto de partida ineludible en la resolución de la presente *litis* es el sistema de responsabilidad que traza el vigente Texto Refundido de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación de Vehículos a Motor, aprobado por Real Decreto Legislativo 8/2004 de 29 de octubre, en línea con la originaria redacción de la norma.

El art. 1 del Texto Refundido señala que "el conductor de vehículos a motor es responsable, en virtud del riesgo creado por la conducción de estos, de los daños causados a las personas o en los bienes con motivo de la circulación"; acto seguido se establece una dualidad de régimen en función de la naturaleza personal o patrimonial del daño, y así se matiza que "en el caso de daños a las personas, de esta responsabilidad sólo quedará exonerado cuando pruebe que los daños fueron debidos únicamente a la conducta o la negligencia del perjudicado o a fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo; no se considerarán casos de fuerza mayor los defectos del vehículo ni la rotura o fallo de alguna de sus piezas o mecanismos"; y "en el caso de daños en los bienes, el conductor responderá frente a terceros cuando resulte civilmente responsable según lo establecido en los arts. 1902 y siguientes del Código Civil, arts. 109 y siguientes del Código Penal, y según lo dispuesto en esta ley". Se añade que "El propietario no conductor responderá de los daños a las personas y en los bienes ocasionados por el conductor cuando esté vinculado con éste por alguna de las relaciones que regulan los arts. 1903 del Código Civil y 120.5 del Código Penal. Esta responsabilidad cesará cuando el mencionado propietario pruebe que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia para prevenir el daño".

El art. 1902 al que se hace remisión, de acuerdo con reiterada doctrina jurisprudencial -STS de 4/octubre/1982, 5/diciembre/1983, 9/marzo/1984, 31/enero/1986, 19/febrero/1987 ó 19/julio/1993-, consagra el principio de responsabilidad por culpa, de forma que se hace necesario que el hecho objeto de la *litis* sea reprochable culpabilísticamente a la persona determinada, quedando acreditados en las actuaciones una serie de presupuestos:

a) Un comportamiento activo u omisivo realizado fuera de las normas de cautela y previsión establecidas por el ordenamiento; b) Un resultado dañoso; c) Una relación de causa-efecto entre el hacer o no hacer culposo y el resultado occasionado.



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

Es relevante también recordar que la prueba de tales elementos se matiza mediante la doctrina del riesgo. Como recuerda la STS de 4 de febrero de 2013, que analiza la cuestión jurídica relativa a la interpretación que debe hacerse del artículo 1 de la Ley sobre Responsabilidad Civil y Seguro en la Circulación a Vehículos a Motor citando como precedente la sentencia de Pleno de la Sala 1^a de nuestro más Alto Tribunal, de 10 de septiembre de 2012:

"(...) constituye jurisprudencia de esta Sala, a partir de la STS de 16 de diciembre de 2008, RC núm. 615/2002, que el artículo 1.1 I y II LRCSCVM 1995 establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción. Este principio solamente excluye la imputación (artículo 1.1 II) cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (si los daños se deben únicamente a ella) o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, salvo, en el primer caso, que concurra también negligencia del conductor, pues entonces procede la equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización (artículo 1.1 IV LRCSCVM 1995). El riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso. Esto es así tanto en el supuesto de daños personales como de daños materiales, pues en relación con ambos se construye expresamente el régimen de responsabilidad civil por riesgo derivada de la conducción de un vehículo de motor («daños causados a las personas o en los bienes»: artículo 1.1 I LRCSCVM). Respecto de los daños materiales, sin embargo, la exigencia, que también establece la LRCSCVM, de que se cumplan los requisitos del artículo 1902 CC (artículo 1.1 III LRCSCVM) comporta que la responsabilidad civil por riesgo queda sujeta al principio, clásico en la jurisprudencia anterior a la LRCSCVM sobre daños en accidentes de circulación, de inversión de la carga de la prueba, la cual recae sobre el conductor causante del daño y exige de ese, para ser exonerado, que demuestre que actuó con plena diligencia en la conducción."

En relación a colisiones reciprocas entre vehículos a motor, la STS de 10 de septiembre de 2012 dijo lo siguiente:

"1º.- En supuestos de colisión recíproca de vehículos constituye jurisprudencia de esta Sala, a partir de la STS de 16 de diciembre de 2008, RC núm. 615/2002 , que el artículo 1.1 I y II LRCSTM 1995 establece un criterio de imputación de la responsabilidad derivada de daños a las personas causados con motivo de la circulación fundado en el principio objetivo de la creación de riesgo por la conducción. Este principio solamente excluye la imputación (artículo 1.1 II) cuando se interfiere en la cadena causal la conducta o la negligencia del perjudicado (si los daños se deben únicamente a ella) o una fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo, salvo, en el primer caso, que concurra también negligencia del conductor, pues entonces procede la equitativa moderación de la responsabilidad y el reparto de la cuantía de la indemnización (artículo 1.1 IV LRCSTM 1995). El riesgo específico de la circulación aparece así contemplado expresamente en la ley como título de atribución de la responsabilidad, frente a la tradicional responsabilidad por culpa o subjetiva en que el título de imputación es la negligencia del agente causante del resultado dañoso...

De esta forma, como declara la citada sentencia, en el caso de que el accidente de circulación se produzca entre dos vehículos, como aquí sucede, debe interpretarse que el principio de responsabilidad objetiva por riesgo comporta el reconocimiento de la responsabilidad por el daño a cargo del conductor del vehículo que respectivamente lo ha causado y en la proporción en que lo ha hecho, pues resulta evidente que en este supuesto no puede hablarse con propiedad de compensación de culpas, sino que únicamente puede examinarse la concurrencia de causas en la producción del siniestro por parte de los conductores de los vehículos implicados. Esto es así porque cada conductor es artífice del riesgo creado por la conducción de su propio vehículo -título de atribución de su responsabilidad- y como tal, no pudiendo cada uno acreditar la existencia de causa de exoneración (esto es, que entre su conducta y el accidente se interfirió la culpa exclusiva del otro conductor o fuerza mayor extraña a la conducción y al funcionamiento del vehículo o, en el caso de daños materiales, que se actuó con plena diligencia), ha de afirmarse la recíproca responsabilidad civil por el accidente en la proporción en que cada conductor haya contribuido a causarlo.

2.- La particularidad de la recíproca colisión entre los vehículos de motor no reside en una supuesta alteración de las reglas sobre carga de la prueba (la inversión de la carga de la prueba es aplicable solo para probar la concurrencia de causas de exoneración y, en el caso de daños materiales, que el conductor ha actuado de manera plenamente diligente) o en



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

la alteración de los criterios de imputación establecidos en la LRCSTM 1995, sino en la necesidad de determinar a cuál de los dos corresponde la eficiencia causal en la producción del daño, o si esta debe ser distribuida proporcionalmente entre ambos por haber actuado concurrentemente. En suma, una recíproca colisión de vehículos no supone excepción alguna a la aplicación del principio de responsabilidad objetiva por el riesgo de la circulación que establece la LRCSTM 1995 y la vigente en la actualidad.

Por tanto, en el régimen de responsabilidad civil fundado en el riesgo creado por la circulación (una vez constatado que el accidente tuvo lugar en la circulación y, por consiguiente, es imputable al riesgo creado por uno y otro conductor que intervinieron en él), el mero hecho de que no haya podido constatarse en autos que solo una de las conductas generadoras del riesgo ha sido la única relevante, desde el punto de vista causal, para la producción del resultado -excluyendo así la del otro conductor- o que no haya sido posible probar la proporción en que cada una de ellas ha contribuido a causar el accidente - excluyendo así parcialmente la contribución causal del otro conductor- (cuando se discuta que solo una de las conductas ha sido causalmente relevante o que ambas lo han sido en distinta proporción) no es razón que permita soslayar la aplicación de los referidos criterios de imputación a ambos conductores ni constituye tampoco razón para no aplicar la regla de inversión de la carga de la prueba en pro de las reglas tradicionales sobre el "onus probandi" (carga de la prueba), características de los regímenes de responsabilidad objetiva y especialmente aplicables, cuando se trata de daños materiales, al conductor que alega que actuó con plena diligencia.

3.- El principio de responsabilidad objetiva -en cuya legitimidad constitucional no es necesario entrar aquí-, en efecto, no solo supone el establecimiento de criterios de imputación ajenos a la concurrencia de culpa o negligencia, sino que comporta también establecer una presunción de causalidad entre las actividades de riesgo y la consecuencias dañosas que aparezcan como características de aquellas, como ocurre con los daños derivados de una colisión cuando se trata de la responsabilidad objetiva por el riesgo creado por la conducción de un vehículo de motor. Esta presunción solo puede enervarse demostrando que concurren las causas de exoneración configuradas por la ley como excluyentes del nexo de causalidad entre la acción y el daño.

4.- La solución del resarcimiento proporcional es procedente solo cuando pueda acreditarse el concreto porcentaje o grado de incidencia causal de cada uno de los vehículos implicados y que, en caso de no ser así, ambos conductores responden del

total de los daños personales causados a los ocupantes del otro vehículo con arreglo a la doctrina llamada de las condenas cruzados".

Posteriormente, en relación a la mera causación de daños materiales, la STS de pleno 294/2019, de 27 de mayo ha matizado la doctrina base en los siguientes términos:

"Cuando, ninguno de los conductores logre probar su falta de culpa o negligencia en la causación del daño al otro vehículo cabrían en principio tres posibles soluciones: (i) que cada conductor indemnice íntegramente los daños del otro vehículo; (ii) que las culpas se neutralicen y entonces ninguno deba indemnizar los daños del otro vehículo; y (iii) que cada uno asuma la indemnización de los daños del otro vehículo en un 50%.

Pues bien, esta sala considera que la tercera solución es la más coherente con la efectividad de la cobertura de los daños en los bienes por el seguro obligatorio de vehículos de motor, pues cualquiera de las otras dos o bien podría privar por completo de indemnización, injustificadamente, al propietario del vehículo cuyo conductor no hubiera sido causante de la colisión pero no hubiese logrado probar su falta de culpa, o bien podría dar lugar a que se indemnice por completo al propietario del vehículo cuyo conductor hubiera sido el causante de la colisión pero sin que exista prueba al respecto. Sobre este punto conviene tener presente la posibilidad de que uno de los conductores haya sido el causante del daño pero no se pueda probar, posibilidad que se da en el presente caso al ser lo más probable que fuese uno de los conductores quien no respetó la fase roja del semáforo de la calle por la que circulaba.

Además, la solución por la que ahora se opta cuenta en su apoyo con la "equitativa moderación" a que se refiere el párrafo cuarto del art. 1.1. LRCSCVM en su redacción aplicable al caso, sin que esto signifique que la supresión de este párrafo por el art. único. 1 de la Ley 35/2015, de 22 de septiembre, impida aplicarla a hechos sucedidos bajo el régimen actualmente vigente, cuestión sobre la que esta sala no puede pronunciarse por haber sucedido los hechos del presente litigio antes de esa supresión".

TERCERO.- Valoración de la prueba y decisión sobre las cuestiones controvertidas.

Centrando la atención en los puntos discutidos se ha de llegar a las siguientes conclusiones:



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

1.-En relación al periodo de incapacidad temporal y la calificación del mismo cabe tomar en consideración el dictamen emitido por médico forense obrante en autos, donde, tras el análisis de los antecedentes relevantes se afirma que las lesiones temporales padecidas se traducen en 43 días de perjuicio básico y 16 de perjuicio moderado. Es una postura intermedia entre las sostenidas por las partes, convenientemente razonada a la vista de los periodos de baja, tratamiento aplicado y su alta (8/8/2018), y avalada por la idónea cualificación y la imparcialidad y objetividad que caracterizan la intervención en el proceso del médico forense. El perjuicio moderado no necesariamente se identifica con la ausencia de actividad laboral (arts. 40 y ss y 138 del TRLRCSCVM)

2.- La factura por traslado también ha de ser indemnizada ex art. 141.3 LRCSCVM toda vez que la conexión con el siniestro y la asistencia parte de un relato plausible y que la propia aseguradora ha contemplado la indemnización en su oferta motivada, aunque modere el importe por la concurrencia de causas.

3.- En cuanto a la indemnización del vehículo sustitutivo no se cuestiona que el vehículo afectado por el accidente sufrió daños materiales que derivaron, previa peritación, en siniestro total (17/6 según informe aportado como documento 3).

La necesidad para la actividad laboral se puede inferir de las características del vehículo y la condición de autónomo del actor, y de hecho la propia aseguradora reconoce el concepto parcialmente en la oferta motivada. Lo que se argumenta es que no procede considerar la necesidad del vehículo más que hasta la fecha de declaración del siniestro total. A este respecto no cabe, sin embargo, acoger la tesis restrictiva que sitúa en dicho momento el cese del derecho al reintegro del importe relativo al alquiler de vehículos sustitutivos, considerando que conforme al principio de restitución integra debe dejarse un margen temporal más amplio y razonable que permita al perjudicado la selección y adquisición de un nuevo vehículo definitivo. En esta línea, entre las más recientes, la SAP de Pontevedra, Secc. 1, de 9 de mayo de 2009 indica que "(...) el hecho de considerar el vehículo como siniestro total implica la necesidad de adquisición de otro en sustitución del primero, lo que también supone la existencia de un plazo para examinar posibles opciones, comparar precios y adoptar la oportuna decisión, plazo durante el cual la perjudicada tiene derecho a servirse de un vehículo de alquiler para atender las

necesidades que cubría el que resultó dañado como consecuencia del accidente imputable al vehículo asegurado por la entidad demandada."

Por lo expuesto, y en atención a las fechas de las facturas reclamadas, no se considera oportuna la exclusión de las posteriores a la declaración de siniestro total, temporalmente próximas a la misma.

4.- En cuanto a la posibilidad de minorar en un 50% la indemnización de los diversos conceptos indemnizables en función de la contribución causal del al primera colisión del actor con el vehículo precedente, que es la que la aseguradora contempla en la oferta motivada, se ha de tener en consideración la naturaleza de los daños.

En lo que se refiere a los de etiología personal (lesiones temporales y gastos asociados) se parte de la indeterminación causal. Del atestado -ratificado y aclarado en testifical- y la documentación sobre los daños materiales se desprende la existencia efectiva de una primera colisión con el vehículo precedente de cierta intensidad, que se puede imputar al propio actor por no respetar la distancia de seguridad, y una subsiguiente, más leve pero suficiente para afectar de forma relevante a la carrocería, propiciada, por análoga causa, por la conductora demandada. Ambos impactos son aptos para producir las lesiones cervicales, y de hecho el factor de la intensidad no es totalmente definitorio, mostrando la experiencia forense la mayor peligrosidad de los impactos por la parte posterior que impiden a la víctima la adopción de posturas de defensa.

Así las cosas, la imposibilidad de ajustar la contribución causal entre cursos causales alternativos que implican o no la culpa del propio conductor actor atrae la aplicación de la doctrina ya expuesta sobre las colisiones recíprocas, pues aun cuando la colisión en cadena no responde a la hipótesis básica de colisión entre dos vehículos en la que a cada uno de los conductores se le puede atribuir potencialmente la causación del siniestro con responsabilidades cruzadas, los mismos principios de la responsabilidad por riesgo que se exponen en la doctrina jurisprudencial ya citada deben conllevar la aplicación de la misma solución, en la medida en que no es totalmente descartable la ausencia de culpa del actor y no es posible esclarecer el grado de contribución de cada conducta al resultado lesivo. En esta línea, entre otras muchas, la SAP de Lleida, Secc. 2, de 7 de diciembre de 2018 postula que la "doctrina jurisprudencial referente a la atribución de responsabilidad en los supuestos de colisiones



ADMINISTRACIÓN
DE JUSTICIA



ADMINISTRACIÓN
DE XUSTIZA

recíprocas, en los que varios vehículos contribuyen a la producción del resultado lesivo" es "perfectamente aplicable a una colisión en cadena".

Por lo expuesto se ha de acceder a la plena indemnización del daño personal reclamado.

Por lo que se refiere a los daños materiales, que en el caso se ciñen a los padecidos por el vehículo y desembocan en la declaración de siniestro total, no cabe efectuar una aplicación de la misma doctrina. Es la propia aseguradora la que en su oferta motivada asume la indemnización del 50%, lo que cabe aceptar partiendo de que el resultado final puede ser imputable a la acción conjunta de las dos colisiones consecutivas, y a falta de un informe técnico más preciso.

5.- Conforme a lo expuesto, y a la vista del art. 40 del TRLRCSCVM, la indemnización asciende a 2545,13 euros (2277,24 de LT, 8,85 de gastos, 259 de alquiler de vehículo)

CUARTO.- Intereses.

La cantidad objeto de la condena habrá de devengar para la aseguradora demandada los intereses fijados en el art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro, conforme al tenor literal de dicho precepto y el actual art. 9 del RDL 8/2004 en relación con el art 7 del mismo texto legal. Han transcurrido los plazos legales sin pago o consignación, ni respuesta motivada, siendo la oferta formulada extemporánea.

Con respecto al particular, se abonarán los intereses legales desde la interpelación judicial ex arts. 1100, 1101 y 1108 CC.

QUINTO.- Costas.

Con arreglo al art. 394 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, no procede especial imposición de costas ante la estimación meramente parcial.

FALLO

Que DEBO ESTIMAR Y ESTIMO parcialmente la demanda presentada por D. ~~[redactado]~~ frente a Dña.

~~[redactado]~~ y la compañía aseguradora Euroinsurances Limited, y en consecuencia, CONDENO solidariamente a las partes demandadas a abonar a la parte demandante la cantidad de 2.545,13 euros. Tal cantidad se incrementará con cargo a

la aseguradora con el interés del art. 20 de la Ley de Contrato de Seguro, a computar desde el 11 de junio de 2018 y en los términos establecidos en el fundamento jurídico cuarto de esta resolución, y respecto a la parte codemandada con el interés legal a computar desde la interpelación judicial.

Cada parte abonará las costas causadas a su instancia y las comunes por mitad.

AÑADIR APELACION y DEPÓSITO.

Así por esta mi sentencia, juzgando definitivamente en primera instancia, lo pronuncia, manda y firma D. Miguel Herrero Liaño, Magistrado-Juez de refuerzo del Juzgado de Primera Instancia nº 5 de A Coruña.